



Nr. 2 – APRIL 1992 – 20. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Hallvard Solheim er vegvesenet sin kjentmann framfor nokon i Hunnedalen. Han har hatt mange tøffe turar vinterstid på strekninga Dirdal–Vest Agder grense.

Men i vår startar arbeidet med å rusta opp Hunnedalsvegen til heilårsveg. Så om ikkje lenge vil forholda bli betre både for vegvesenfolk og trafikantar.

Her ser me Hallvard attmed grensesteinen ved Tverråna. Intervju side 18.



STATENS VEGVESEN  
ROGALAND

- FOR BETRE TRANSPORT

## AV INNHALDET

- Vegsjefens forslag NVVP 94–97
- Gass erstatter olje i Vadla
- Ny E18 Hove–Osli
- Intervju med Sverre Andersen
- Trafikantane sin venn i Hunnedalen



**Nr. 2 - april 1992**

**Redaktør**  
Harald Sel

**I redaksjonen**  
Johan Lund  
Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**  
Halvor Folgerø  
Njål Hanasand  
Reidun Lanne  
Irene Stangeland  
Kjell Einar Tronstad  
Solveig Yndesdal

**Sats/layout**  
Bodil Dam Bustad

**Trykk**  
Allservice A/S

**Forsidefoto**  
Harald Sel

**Baksidefoto**  
Harald Sel

**Opplag**  
1800 eksemplar

## Vegsjefens 3 minutter...

Forslag til Norsk Veg- og Vegtrafikkplan for den kommende vegplanperiode 1994-97 er lagt fram. Planen skal nå behandles av lokale, politiske organ. Jeg takker alle i etaten som har vært med på det vi nå kaller for vegkontorets plandokument. Det er utført et omfattende, godt og profesjonelt arbeid.

Vi er spente på hvilken behandling vårt plandokument vil få og hvorledes våre politikere vil reagere på enkelte av våre forslag. For det er ikke tvil om at dokumentet inneholder forslag som vil vekke diskusjon. La meg nevne noen:

- Vi foreslår en vridning av bevilgningene med mindre andel til rene bilveganlegg og større del til spesielle tiltak for miljø- og trafikksikkerhet og kollektivtrafikk. Dette er nok i tråd med politikernes ønsker, - spørsmålet er vel om vi har vridd tilstrekkelig, slik at forslaget har en politisk tilfredsstillende miljøprofil.

- Vi foreslår at forbindelsen over Høgstfjord blir bygd i perioden 1994-97, og legger fram et konkret forslag til finansieringsplan for en slik forbindelse.

Vi vet jo at det er noen som allerede før denne planen foreligger, har uttalt at de vil motsette seg dette prosjektet selv om de nær sagt hadde fått det gratis. Vi er derfor spente på hvorledes fylkestinget, som er det avgjørende lokale organ, vil stille seg. Men vi er kanskje enda mer spent på hvorledes staten, ved Samferdselsdep. og Stortinget, vil stille seg til vårt forslag til finansiering, - som innebærer en betydelig ekstrabevilgning på 300 mill.kr fra statens side.

- Endelig kan nevnes at vi nå foreslår en finansieringspakke for ekstraordinær finansiering av en del høyt prioriterte tiltak i storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola. Det gjelder fire-felts-motorveg, Solasplitten, omlegging av Rv.44 utenom Ganddal (ny veg Skjæveland - Stangeland), utbedring/omlegging av Rv.13, Vatnekrossen - Lauvvik og tunnel Østre bydel i Stavanger.

Finansieringspakken omfatter både forskotteringer og bompenger-prosjekt, og det store spørsmål vil nå bli om Stavanger og Sandnes kan tenke seg å gå med på pakken. Hvis disse to kommunene er med, tror jeg problemet vil være løst. Vi vil da kunne få et sammenhengende hovedvegssystem som vil medvirke meget sterkt til at dette sterkt trafikkerte området vil bli adskillig mer miljøvennlig.

Det er spennende tider vi går i møte!

## Informasjonsansvar i offentlig forvaltning

Lov om offentlighet i forvaltningen blei vedtatt av Stortinget i 1970. Lova var radikal for si tid. Motstanden mot informasjon og opnare saksbehandling var då også stor frå mange sjefar og byråkrater i offentlege etater og organ.

Over 20 år har gått sidan "offentlighetslova" blei vedtatt. Me har fått eit opnare samfunn, der offentlege organ - deriblant Statens vegvesen - har blitt mykje flinkare til "å spela med opne kort" og å informera folket.

Likevel. Me må streva etter å bli flinkare. Bevisst feilinformasjon frå offentlege etater skjer nok sjeldan i dag. Meir vanleg er det nok å "sila" informasjonen.

Det er sjølsagt gjævt å informera om det gilde og hyggelege, og det skal me gjera. Men av og til dukkar det opp ubehagelege ting. Då er det fristande å tia om dette.

Men lar me oss frista til ein slik strategi, forsømmer me vår informasjonsplikt. Ein etat som legg seg på denne strategien vil dessutan - på sikt - missa truverdighet både politisk og i samfunnet elles.

Føresetnaden for at folk skal kunne ta objektiv stilling til ei sak, er at alle sider ved saka kjem fram. I motsatt fall er avstanden skremmande kort til ei manipulerande saksforvaltning.

Difor kan det av og til vera lurt å stansa opp i vår iver for å nå dei måla me brenn for. Og me bør stilla oss sjøl spørsmålet: Gjer me nok for å oppfylla vårt informasjonsansvar?

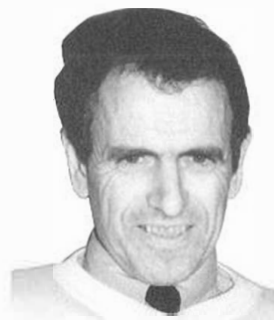
**Harald Sel**

## INNHALD

Vegsjefens 3 minutter .....	2
Informasjonsansvar i offentlig forvaltning .....	2
Konkurranssevne og selvfinansiering .....	3
Vegsjefens forslag til NVVP 1994-97 .....	4
Slutt på svovelutslippet fra asfaltverket .....	6
"Nye Jærbanen" ein suksess .....	7
Jernbane på tenestereiser .....	7
Ny E 18 Hove - Oslo .....	8
Veglaboratoriet i nye lokale på vegkontoret .....	10
Intervju med Sverre Andersen ..	12
Norges største hageeigar .....	14
Kryssord .....	15
Åmøybrua med i forskningsprosjekt .....	16
Ny trimfest på Bokn .....	16
Hallvard Solheim - Trafikantane sin hjelper og venn .....	18
NM til Sigve Valentinsen .....	18
"Avskjeds-spade" til Inger .....	19
25-års jubileum for Kåre .....	19
Jubilantar .....	19
Matspalte .....	20
Trafikkulykker kostar samfunnet 8 mrd. årleg .....	20
Likestillingspris .....	20
Gustav Bøen til minne .....	21
Karsten D. Karlsen til minne .....	21
Mindre vegtrafikk .....	21
Ferjekaier - ein stad for kvile og rekreasjon .....	22
Tillitsvalgte's spalte .....	23

# Konkurranssevne og selvfinansiering

Av Maskinavdelingsleder Johannes Bø



Nok en gang har Maskinforvaltningen vært i søkelyset. Denne gang er det politikerne som har tatt interesse for virksomheten.

Prinsippene for det nye økonomiske styringssystemet er forlenget vedtatt i Stortinget og vi er allerede godt i gang med nye rutiner. Men vi strever fortsatt med å finne ut av begreper som fordringer, soliditet 1, soliditet 2, kortsiktig gjeld, langsiktig gjeld, overskuddsgrad og gjeldsgrad, for bare å nevne noen.

Hovedelementene i det nye systemet er at Maskinforvaltningen skal være selvfinansierende, og at konkurransevnen skal bli mer bestemmende for virksomheten. Videre skal maskinparken deles opp i en konkurransedel og en basisdel. Ettersom disse blir avregnet mot henholdsvis markedspris og selvkost, skal sluttregnskapet nå være en direkte indikasjon på vår lønnsomhet og konkurransevne.

Vi så fram til å bli selvfinansierende og få likestilte skatte- og avgiftsbestemmelser med våre konkurrenter. Men etterhvert som vi gjør oss kjent med det nye systemet, så oppdager vi at begreper som konkurransevne og selvfinansiering skulle stått i hermetegn.

Vi sliter fortsatt med avgiftsforskjeller på 13 % på våre driftsutgifter, og i Statsbudsjettet for 1992 får vi desverre ikke lov til å være selvfinansierende. Etter å ha finansiert hele Maskinforvaltningen (inkl. MMk - VD), skal vi på landsbasis ha tjent inn 100 mill. kroner ekstra til statskassen. Forstå det den som kan!

Vi skal likevel ikke glemme de mange positive elementer i det nye, som vi tidligere har etterlyst og nå hilser velkommen. Momsfritak ved verdiansettelse på nyinvesteringer og mulighet for reinvestering av driftsoverskudd er positive endringer. Vi skal heller ikke glemme at vi har et stort og stabilt marked for våre tjenester. Det hadde bare vært så mye greiere om flere konkurransevridende rammebetingelser var borte. Da hadde ord som konkurransevne og selvfinansiering fått en mer virkelig betydning hos oss.

Vi håper likevel og tror at dette vil skje ved neste korsveg, og vet at Maskin- og materiellkontoret i Vegdirektoratet står på for å få til dette.

Vegsjefens forslag til NVVP 1994 - 97:

# Investeringar i få og store prosjekt



Vegsjefen foreslår den firefelts motorvegen forlenga frå Hinna til Forus i perioden 1994-97. Prosjektet vil kosta ca 60 mill. kr og må delvis finansierast med ekstraordinære midlar, f.eks. bompengar.

Røyrbu over Høgsfjorden  
Bru over Lysefjorden  
Ny Rv 13 Hove (kryss med E 18) - Vatnekrossen  
Firefelts motorveg (E 18) Hinna - Forus

Dette er dei største nye vegprosjekta vegsjefen går inn for å få fullført i perioden 1994-97, i sitt forslag til Norsk veg- og vegtrafikkplan for desse 4 åra.

Vidare er det føresetnaden at 2 større anlegg, som blir starta opp i inneverande vegplanperiode (1990-93), E 18 Hove - Osli og Rv.14 frå Motorvegen til Rv.44 i Hillevåg, skal fullførast.

Av Harald Sel

## Statlege og ekstraordinære midlar

Til riksveganlegg har Statens vegvesen Rogaland fått ein planleggingsramme på 640 millionar 1991-kr for perioden 1994-97. Dette er meir enn det Rogaland har fått i denne vegplanperioden. Summen utgjer 4,6 % av den totale fylkesfordelte rammen, mot 3,4 % i inneverande periode (1990-93). Dette er ein auke som vegsjefen er godt fornøgd med.

I tillegg til den ordinære rammen, reknar vegsjefen med betydelege investeringar ved ekstraordinær finansiering.

## Røyrbu over Høgsfjord

For røyrbu over Høgsfjorden har vegsjefen sett opp denne finansieringsplanen:

- Statlege løyvingar innanfor ordinær planleggingsramme	35 mill. kr
- Statlege løyvingar utanom ordinær planleggingsramme	300 mill. kr
- Bompengar	305 mill. kr
	640 mill. kr

Vesentlege grunngevingar for at Staten bør gå inn med 300 mill. kr i ekstraordinære midlar er at røyrbua vil vera eit pilotprosjekt med ny og uprøvd teknologi og ha stor sysselsettingseffekt.

Til bompengefinansieringa på 305 mill. kr. er det rekna med ein bompengeperiode på 15 år, basert på 2000 kjøretøy pr. døgn i opningsåret og gjennomsnittstakst pr. bil på kr. 45,-.

## Bru over Lysefjorden

Bru over Lysefjorden er kostnadsrekna til 105 mill. kr. Prosjektet går inn som ein del av den såkalla "Forsandpakken". I denne inngår også veganlegget Oanes - Botne - Tungland (Rv. 13), som blir fullført i 1993. Til desse to prosjekta, som vil kosta 187 mill. kr, gir Forsand kommune eit tilskot på 62 mill. kroner.

## Firefeltsveg Hinna - Forus

Firefelts motorveg Hinna - Forus er kostnadsrekna til 60 mill. kr. Vegsjefen foreslår avsett 35 mill. kr av ordinære midlar. Det manglar såleis 25 mill. kr, som må skaffast på annan måte.

Firefelts motorveg Hinna - Forus er eit av prosjekta som er høgt prioritert i Transportplanen for storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola.

### Storbyområdet

Innanfor planleggingsrammen for NVVP 1994-97 på 640 mill. kr., er 330 mill. kr. øymerka til storbyområdet. Desse 330 mill. er fordelt med 260 mill. til bilveggar og 70 mill. til gang- og sykkelveggar, spesielle trafikksikringstiltak, kollektivtiltak og miljøtiltak.

Utanom 35 mill. til motorvegen Hinna - Forus, foreslår vegsjefen å finansiera anlegget Vatnekrossen - Hove (Rv.13), kostnad 65 mill. kr, og Arabergvegen - Skiljaberet (Rv.509), kostnad 10 mill. kr, innanfor den ordinære "storbyrammen".

Denne prioriteringa avviker frå prioriteringa i Transportplanen for storbyområdet ved at firefelts-motorvegen Hinna - Forus er prioritert framfor Fv.427 - tunnel Østre bydel og Fv.395/382 Grannesvegen. Dette er einaste avviket mellom transportplanen og vegsjefen sitt forslag.

### Bompengar i storbyområdet

Handlingsprogrammet, som Transportplan for storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola baserer seg på, har ein investeringsramme på 1000 millionar kr. for 8-års perioden 1994-2001. Det er rekna med at 600 mill. kr. av denne summen må skaffast til vege ved ekstraordinære midlar.

I NVVP-forslaget går vegsjefen inn for at desse pengane blir skaffa på fylgjande måte:

- Forskottering frå kommunane
- Bompenggeordning i storbyområdet

Vegsjefen tenkjer seg ei avgrensa bompenggeordning, f.eks. bare på motorvegen, og for eit kort tidsrom. Inntektene bør kunne bli mellom 30 og 50 mill. kr årleg.

### Utbetningsanlegg

I tillegg til dei prosjekta som alt er nemnde, vil fylgjande nye veganlegg og større utbetringar bli fullført i perioden 1994-97, ifylgje vegsjefen sitt forslag:

- E 18 Drangsdalen - lengde 2 km, kostnad 12 mill. kr.
- Ny Åna Sira bru - kostnad 6 mill. kr. fordelt med 3 mill. på Rogaland og 3 mill. på Vest Agder.
- Rv.46 Ropeid - Iglatjørn - ny tunnel og utbetring, lengde 1 km, kostnad 10 mill. kr.
- Rv.504 Moi - Bue - utbetring og omlegging, lengde 5,3 km, kostnad 7 mill. kr.

### Bratlandsdalen

Vegsjefen ønsker å koma i gang med omlegging og utbetring av Rv.46 Bratlandsdalen i Suldal, og foreslår 8 mill. avsett til dette. I tillegg vil Ryfylkevegen A/S og Suldal kommune yta store tilskot. Prosjektet er kostnadsarekna til 38 mill. kr.

Vegsjefen uttrykker vidare eit sterkt ønske om at Hordaland set av midlar til Rv 46 frå fylkesgrensa til E 76 i Røldal.

### To investeringsalternativ

Investeringsprogramet er lagt fram i 2 alternativ. Desse er i planen omtala som A og B. Vegsjefen tilrår at alternativ A blir lagt til grunn for NVVP 1994-87.

Skilnaden mellom dei to alternativa er i hovudsak desse: I alternativ B er det ført opp 25 mill. kr. meir til vidareføring av firefelts motorveg frå Hinna og sørover.

## NVVP 1994-97 - investeringsprogram. Ordinær statleg ramme, 640 mill. kr.

### Alternativ A, Vegsjefen sitt anbefalte forslag

Vegnr.	Prosjekt	Rest-over-slag	Forslag Invest-program
E 18	Drangsdalen	12	12
E 18	Firefelts motorveg Hinna - Forus	60	35
E 18	Hove - Oslie	47	47
E 76	Kryss ved Våg	7	7
Rv.13	Hove - Vatnekrossen	65	65
Rv.13	Røybru Høgsfjorden	640	35
Rv.13	Bru Lysefjorden	105	105
Rv.14	Hillevåg - E 18 (Ytre ringveg)	25	25
Rv.14	Nordbøkrysset vest for Karmsund bru	14	14
Rv.44	Åna Sira bru	6	3
Rv.45	Hunnedalen	4	4
Rv.46	Ropeid - Iglatjørn	10	10
Rv.46	Bratlandsdalen	38	8
Rv.504	Moi - Bue	7	7
Rv.509	Fullføring av Solatangenten	10	10
	Mindre utbetringar		14
	Gang- og sykkelveggar		
	-Storbyområdet		20
	-Resten av fylket		15
	Spesielle trafikksikringstiltak		
	-Storbyområdet		18
	-Resten av fylket		5
	Kollektivtiltak		
	-Storbyområdet		10
	-Resten av fylket		2
	Spesielle miljøtiltak		
	-Storbyområdet		22
	-Resten av fylket		8
	Servicetiltak		2
	Planlegging		24
	Til disposisjon		5
	Refusjonar		
	-Storbyområdet		78
	-Fylket elles		30
	<b>Sum 1991-kr:</b>		<b>640 mill.</b>

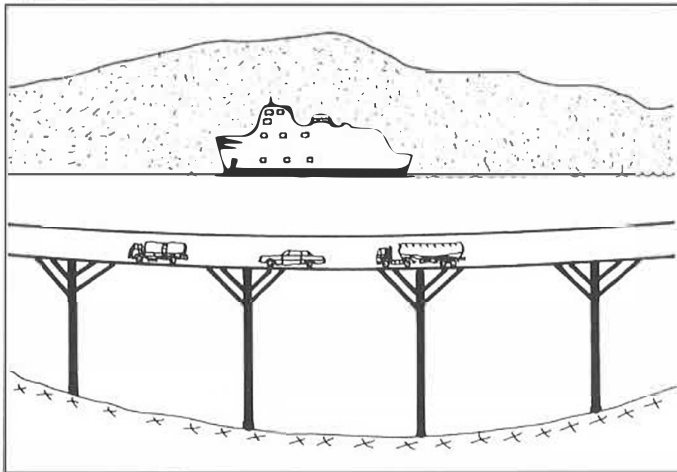
Dette vil i så fall vera på bekostning av fylgjande anlegg, oppførte i alternativ A (det som vegsjefen tilrår):

- E 18 Drangsdalen
- Rv 44 Åna Sira bru
- Rv 46 Ropeid - Iglatjørn
- Rv 46 Bratlandsdalen
- Rv 504 Moi - Bue

Dessutan vil summen avsett til Røybru over Høgsfjorden bli redusert frå 35 til 25 mill. kr.

### Meir til miljøtiltak

I investeringsalternativ B er det også ført opp 28 mill. meir til gang/sykkelveggar, spesielle trafikksikringstiltak, kollektivtiltak og spesielle miljøtiltak enn i alternativ A, som vegsjefen tilrår. Men også i det tilrådde alternativet er det ført opp vesentleg større summar til slike tiltak enn i tidlegare vegplanar.



**Rørbru over Høgsfjorden bær byggjast innan 1998, meiner vegsjefen. Føresetnaden er store ekstraløyvingar frå staten og ei bompengoordning.**

I det tilrådde alt. A er det ført opp 100 millionar kr. til gang/sykkelvegar, spesielle trafikksikringstiltak, kollektivtiltak og spesielle miljøtiltak. Til samanlikning kan nemnast at det i inneverande periode er avsett 50 mill. 1991-kr. til dei same formåla.

### Ryfylkevegen og Sauda

I NVVP-forslaget er også Ryfylkevegen og Saudas samband mot nord/aust omtala.

Til Ryfylkevegen reknar ein med ekstraordinær finansiering gjennom selskapet Ryfylkevegen A/S. Selskapet skal arbeida for å få til finansieringsordningar.

Vidare meiner vegsjefen at Sauda sitt samband mot nord og aust må utgreiast.

### Ferjer

Vegsjefen tilrår at ferjesambanda Bokn - Rennesøy og Lauvvik - Oanes blir natt-opne. Han går og inn for at alle kommunar som er avhengig av ferjer, ikkje skal ha lenger reisetid med ferje enn 1/2 time fram til riksveg.

### Meir riksveg

Vegsjefen foreslår at i alt 28,6 km. fylkesveg blir tatt opp som riksveg. Dette gjeld 6 vegstrekningar på til saman 19,1 km. i storbyområdet. Ved ei slik overføring vil ein få eit meir samanhengande riksvegssystem i byområdet.

Vidare foreslår vegsjefen at fylkesvegane frå Mossige til Bergene i Time (9,5 km.) blir tatt opp som riksveg. Dette vil gje Klepp, Time og nordre del av Hå betre riksvegadkomst til E 18 ved Bue i Bjerkreim.

### Vidare behandling

Vegsjefen sitt framlegg til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 skal leggjast fram som sak på Hovudutval for samferdsel sitt møte 30. april.

Rogaland fylkesting skal behandla NVVP 1994-97 under møtet 2. og 3. juni.

Framlegget blir også sendt til høyring i alle kommunane og til ei rekke lokale instansar og organisasjonar.

1. oktober i år skal Vegdirektoratet sitt framlegg til NVVP leverast til Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet si Stortingsmelding kjem opp i Stortinget i løpet av vårsesjonen 1993.

Gass erstatter olje i Vadla:

## Slutt på svovelutslippet fra asfaltverket

Fra slutten av mai vil Statens vegvesen Rogaland gå over fra olje til gassfyring ved asfaltverket på Lundernes i Vadla. Ved dette vil røyken på verket bli mye renere. Særlig viktig er det at utslipp av svovel (Co<sup>2</sup>) blir eliminert.

### Tekst og foto: Karl Grude

Svovelinholdet i røyken ved oljefyring, var et hovedankepunkt mot å bygge asfaltverket i 1989.

I de to årene det er produsert asfalt ved verket, har svovelutslippet og miljøulempene vært mindre enn det mange frykta. Ved overgang til gassfyring blir forholdene enda bedre.

### Nytt utstyr

Det er Statoil som skal sette opp utstyret som: tank, pumper og rør. De skal også levere gassen. Selve gass-tanken er på ca 300 m<sup>3</sup> og kan romme ca 120 tonn flytende

propangass. Dette er nok til ca en måneds drift, eller til ca 20 - 24 tusen tonn asfalt.

Gassen kommer fra Mongstad og skal leveres i Lundernes med båt.

### Bygging og opplæring

Vegvesenet skal selv ta seg av alle betongarbeider ved gass-tankbyggingen, så som fundamenter, en 4 m høy vegg rundt tanken, og plate under. Vi må også skifte brenner i verket.

Opplæring av personalet som skal betjene utstyret tar Statoil seg av. Det gjelder drift av anlegget, sikkerhetsutstyr og brannforskrifter.

*Frå asfaltverket før ombygginga til gassfyring tar til. I forgrunnen, der Jan Vårvik, Kåre Hjorteland og Helge Hjorteland står, skal propangass-tanken bygges. Gass-brennaren skal monteres bak den lave bygningen som er laboratoriet.*



"Nye Jærbanen" ein suksess

# Mange bilpendlarar over på tog

"Nye Jærbanen" har til nå vore ein suksess større enn dei fleste optimistane hadde tenkt seg. Etter ca 3 månaders drift, viser totaltrafikken mellom Stavanger og Egersund ein auke på 57 % samanlikna med i fjor. (Gratispassasjerar i oppstartingsperioden er ikkje medrekna.) Mellom Stavanger og Sandnes er auken 107 %. Dagleg reiser ca 4000 passasjerer med banen. Dette er over 1200 fleire enn i 1991.

**Tekst og foto: Harald Søl**

- Denne auken er 20 % høgare enn det som er vanleg ved nye trafikale kollektivtiltak. Me rekna med ein trafikkauke på minst 25 %, men trafikken i første kvartal i år er ein god del større enn me kunne venta, seier prosjektleiar for Jærbanen Dagfinn Berge.

## Pakkeløysing

Jærbaneprosjektet viser at ein kan få mange menneske til å reisa kollektivt når forholda blir lagt til rette og det fins vilje til satsing og samarbeid.

Her er det snakk om ei pakkeløysing, der NSB, kommunane på Jæren, fylkeskommunen og fleire andre instansar har dratt lasset saman. Statens vegvesen har f.eks.

stått for skilting som viser vegen fram til stasjonane og parkeringsplassar ved stasjonane.

## Samarbeid

- Samarbeidet om Jærbaneprosjektet kan vera eit eksempel på korleis samferdselsaker bør løysast, seier Dagfinn Berge. - I staden for at f.eks. Statens vegvesen og NSB motarbeider kvarandre, bør me i større grad samarbeida. Måla våre er jo dei same, å laga eit best muleg totaltilbod på transport- og samferdselssektoren.

## Avlasting på vegane

Det er ikkje utført systematisk gransking av korleis dei nye NSB-pasasjerane på Jærbanen reiste tidlegare. Men Dagfinn Berge seier at ein har inntrykk av at dei fleste har gått over frå å bruka privatbil til tog.

På strekninga Stavanger - Sandnes kan ein rekna med at bortimot 1200 personar på kvardagar har gått over frå privatbil til tog. Dersom ein reknar 2 personar i kvar bil, eit tal som nok er i høgaste laget, vil dette seia ca 600 færre bilar på vegane mellom dei 2 byane.

Kanskje kan dette synast som eit lite tal, når ein veit at berre motorvegen på ein del av strekninga har ein gjennomsnittleg døgntrafikk på godt over 30.000.

Men ein vesentleg del av trafikantane som har gått over til Jærbanen reiser i rushtida, då det gjerne er avviklingsproblem på vegane inn til Stavanger.

## Jernbane på tenestereiser

- Jærbanen bør også vera eit alternativ for ein del av vegvesenet sine tilsette, når dei skal på tenestereiser.

Dette seier Kari Smådal Turøy, som ofte reiser mellom Stavanger og Sandnes i tenesteoppdrag. Ho kombinerer desse togturane med bruk av sykkel til og frå stasjonen i Stavanger. Når toget mellom Stavanger og Sandnes berre brukar 11 minutt, vil ein til og med spare tid ved denne reisemåten.

Kostnadmessig vil tenestereiser med tog vera svært gunstig for Statens vegvesen. Etaten har avtale med NSB om 50 % rabatt på alle tog. Rabattbeviset får ein på Personalseksjonen.

For dei som har mange tenestereiser, f.eks. mellom Stavanger og Sandnes, kan ein kjøpa 10-klippkort. Dermed treng ein ikkje springa til Ps for å få rabattbevis for kvar enkelt reise.

**Lølar for Jærbaneprosjektet, Dagfinn Berge, har grunn til å smila etter 3 månaders drift med nye og raske tog. Trafikkauken har vore 57%, noko som er godt over det ein hadde rekna med. På laurdagar har trafikkauken vore helle 290% og på søndagar 188%.**



Ny E 18 Hove - Osli

# Motorvegen fullføres 26 år etter anleggsstart

Arbeidet med siste parsell på motorvegprosjektet fra Stavanger forbi Sandnes, Hove - Osli, starter opp i sommer. Vegen vil bli åpnet for trafikk våren 1995.

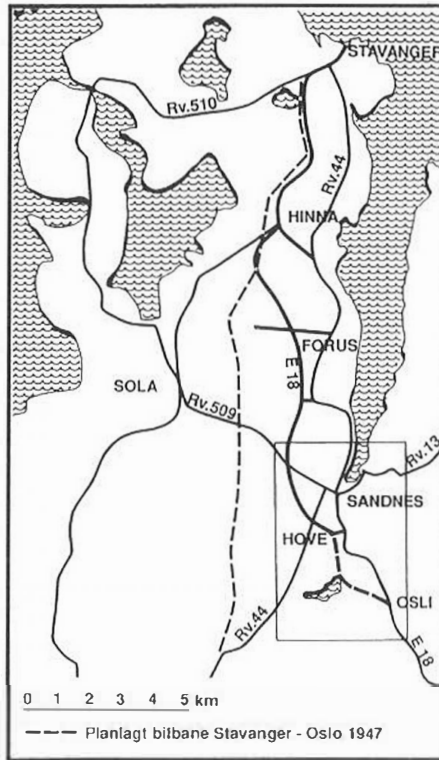
Når dette prosjektet er ferdig, vil nesten 2 mil av E 18 sørover fra Stavanger sentrum ha motorvegstandard. De første 5 km 4 felt og resten har 2 felt.

Motorvegparsellen Hove - Osli er 3 km lang og vil koste ca 80 mill. 1990-kr.

## Av Svelnung Espedal

Det har tatt lang tid å planlegge og bygge dette prosjektet. De første planer vi har funnet for det som siden blei ny E 18 motorvegen er ifra 1947. Da het prosjektet bilbane Stavanger - Oslo.

Vegvesenet var tidlig ute med ambisiøse planer. Anleggsarbeidene på den første parsellen startet opp i 1968. Siden har anleggsarbeidene gått mer eller mindre kontinuerlig. Noen ganger har det vært et par års pauser.



## Hovedplaner

Ved hovedplansutredning i 1979-80 av den siste parsellen var det to alternative

løsninger. En østlig trasé over Høylandsmyra og en vestlig om Stokkelandsvatnet og videre gjennom et planlagt utbyggingsområde i Bogafjell.

Den sistnevnte trasé blei i 1983 av Samferdselsdepartementet vedtatt lagt til grunn for videre planlegging. Hovedårsaken til valget må nok tilskrives jordbruksmessige forhold.

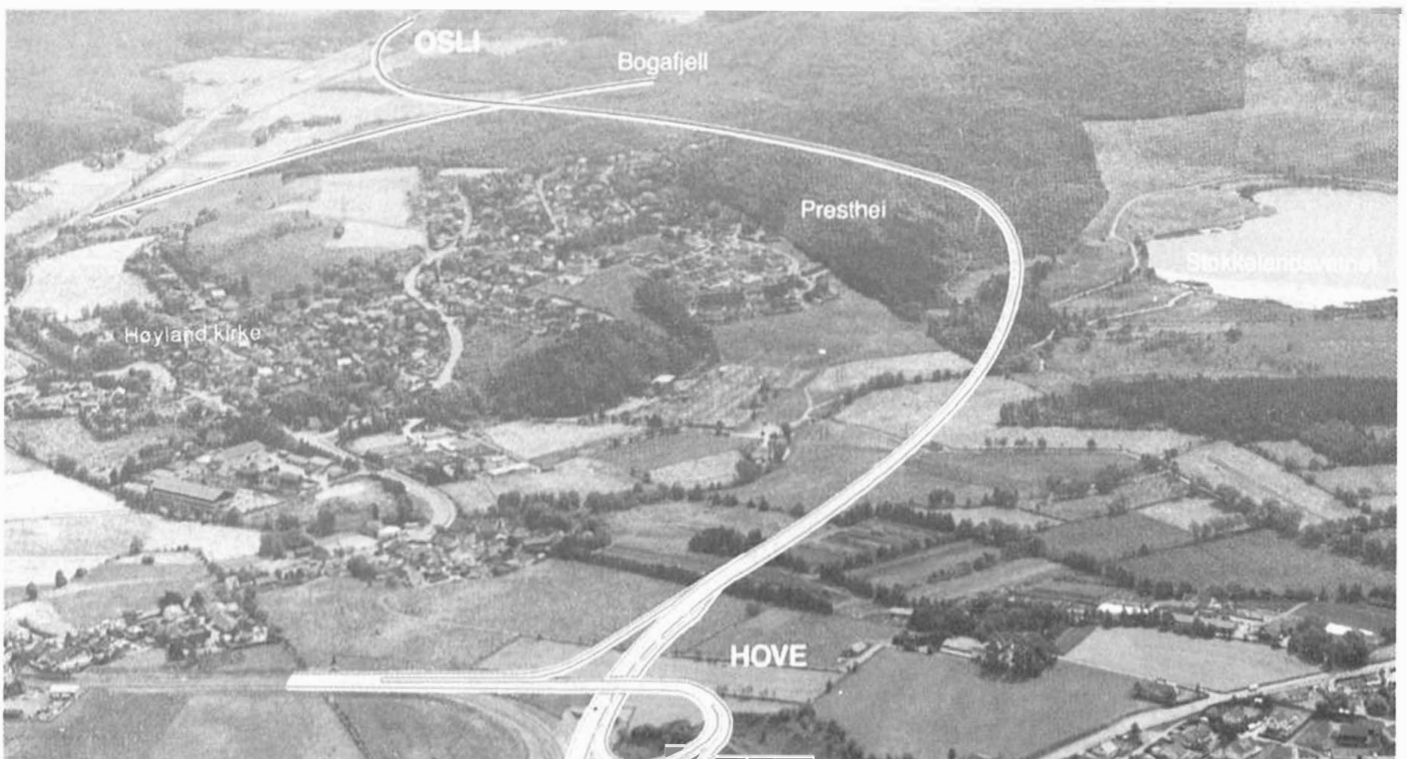
I forbindelse med behandling av kommuneplan i Sandnes bystyre i 1987 blei det fremmet forslag om å undersøke muligheten for å legge ny E 18 i tunnel gjennom Presthei.

Dette blei utredet i 1988. Bystyret behandlet saken i april 1989 og fastholdt at ny E 18 skulle bygges etter vedtatt hovedplan.

De økonomiske konsekvensene av tunnelalternativene var avgjørende for dette vedtaket.

## Reguleringsplan

Vegkontoret utarbeidet en vegplan som byplanetaten i Sandnes videreførte til en



Den nye motorvegparsellen på 3 km fra Hove til Osli inntegnet i terrenget.



reguleringsplan for ny E 18 Hove - Osli. Sandnes bystyre vedtok planen 16. april 1991.

### Dagens forhold

Denne nye parsellen skal avløse eksisterende E 18 forbi Høyland kirke. Trafikkbelastningen her er 10-12000 kjøretøyer pr. døgn.

Vegstandarden er dårlig, spesielt ved Høyland kirke. Ulykkesfrekvensen er høy. Noen bolighus ligger nær inntil E 18 og har et utvendig støynivå på over 70 db(A). Det er 50 km fartsgrense på denne strekningen av nåværende E 18.

### Virkning av ny E 18

Det er forventet at det meste av gjennomgangstrafikken langs E 18 vil bli overført til den nye parsellen når den blir åpnet for trafikk.

Tilbake på den gamle E 18 vil hovedsaklig lokaltrafikk være igjen. Støynivået her vil bli redusert med 8-10 db(A). Dette tilsvarer en halvering av støyen's hørselsinntrykk.

Antall trafikkulykker vil reduseres merkbart i området basert på tidligere erfaringer med lave ulykkesfrekvenser på ny E 18 med motorvegstandard.

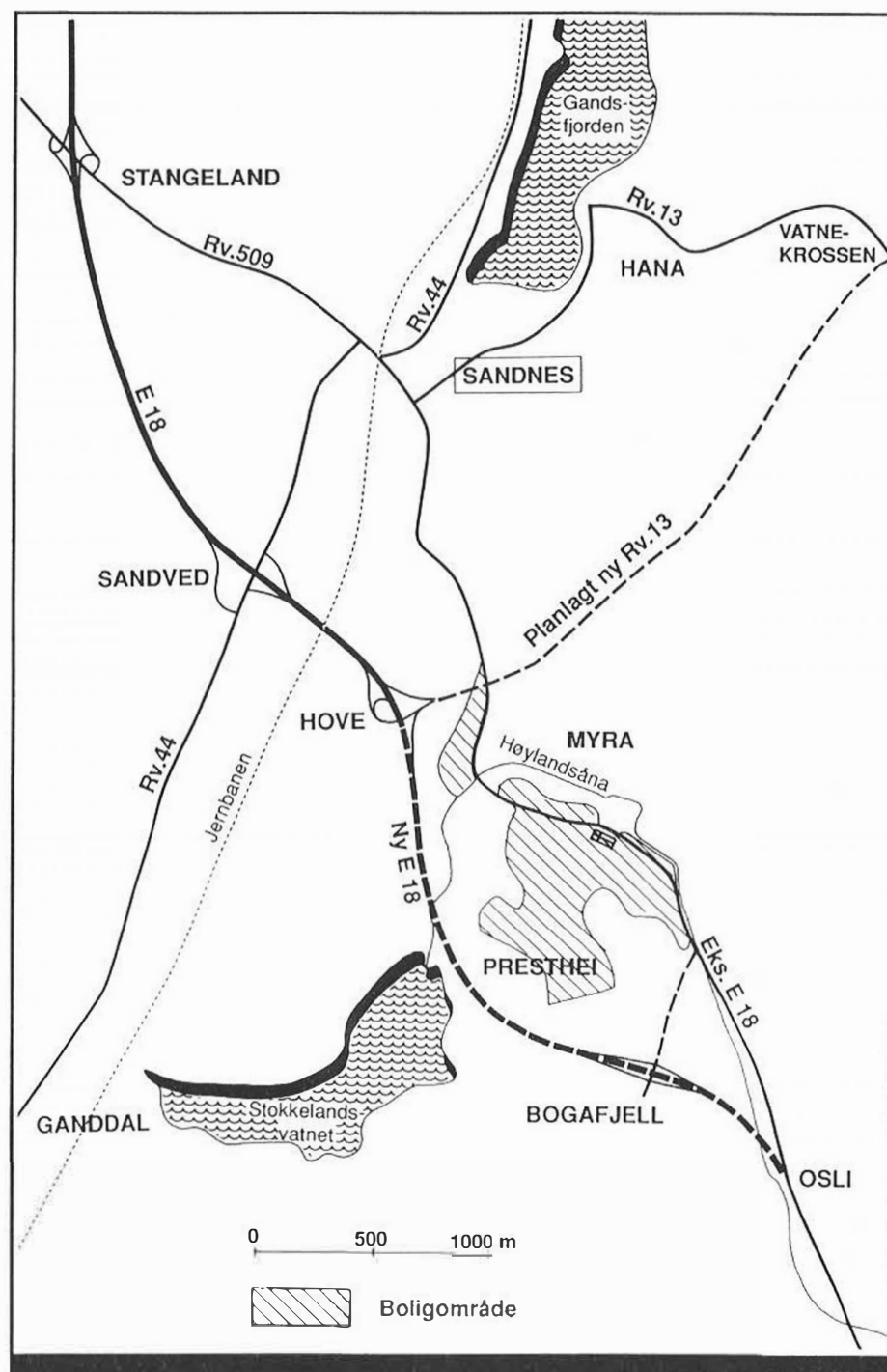
### Toplanskryss

Vegen er dimensjonert med utgangspunkt i tillatt hastighet på 90 km/t som på motorvegen forøvrig. Det er planlagt to vegkryss utformet som toplanskryss på Hove og i Bogafjellområdet.

Det førstnevnte krysset vil foreløpig fungere som en forbindelse mellom gammel og ny E 18. På sikt vil en ny Rv.13 fra Vatnekrossen til Hove bli ført inn på E 18 i dette krysset.

Toplanskrysset i Bogafjell vil i første omgang etablere en forbindelse mellom ny E 18 og lokalområdene rundt Høyland kirke.

Sandnes kommune har planer om utbygging av et større boligområde i Bogafjell. Dette krysset vil bli kontaktleddet mellom boligområdet og E 18.



### 9 bruer

All kryssing av lokalveger, g/s-veger, stier og jordbruksveger er planlagt enten over eller under ny E 18. Det betyr at det er behov for 9 større eller mindre bruer på dette anlegget.

Størst blir den 100 m lange brua over Høylandsåna ved Stokkelandsvatnet. Sandnes kommune satte meget inn på å få hevet vegen slik at den kunne legges på en lang bru over åna og området omkring.

Det var viktig at g/s-vegen langs Høylandsåna blei ført uendret under E 18 i en mest mulig åpen løsning.

Dårlige grunnforhold i området gjør at meromkostningene med bruløsning blir noe redusert.

### Kostnader

Kostnad pr. løpemeter E 18 blir dermed i overkant av 26000 kr. Denne høye kostnaden skyldes bl.a. kostbar overbygning, mange brukonstruksjoner, 2 stk toplanskryss, omlegging av sideveger, kostbar omlegging av hovedvannforsyning til Stavanger/Sandnes og heving av 4 høgspenlinjer.

Veglaboratoriet i nye lokale på vegkontoret

# I arbeid for kvalitet og god ressursutnytting

I 1991 blei laboratoriet ved Statens vegvesen Rogaland flytta frå gamle og umoderne lokale i Hillevåg til Vegkontoret på Lagårdsvegen.

- Her har me truleg fått det mest moderne veglaboratoriet i Statens vegvesen, seier ein fornøgd laboratoriesjef Jens O. Aanderaa.

**Tekst og foto: Harald Sel**

Dei fleste i Statens vegvesen Rogaland veit nok at det er eit mangesidig og omfattande arbeidsområde dei 16 personane ved veglaboratoriet skal ivareta. Men så mykje meir om dei enkelte arbeidsoppgåvene veit me kanskje ikkje.

På mange måtar "lever" laboratoriet "sitt anonyme liv". Laboratoriefolka fer ikkje fram med bulder og brak, som f.eks. anleggsfolka, når dei er ute med sine store maskinar. Men før anleggsfolk- og maskinar inntek arenaen, er det lagt ned eit omfattande plan- og markarbeid. Ein god del av det er utført av og ved veglaboratoriet.

Arbeidet til Laboratoriet er inndelt i 3 funksjons-område: Grunn- og materialundersøking, Sentralt laboratorium og Teknisk kvalitetskontroll.

## Grunn- og materialundersøking

Grunn- og materialundersøkingane er

ein viktig del av plan- og tilretteleggingsarbeidet, før ein startar bygging av nye vegar, bruer og kaier.

- Det lar seg ikkje gjera å utnytte ressursane skikkeleg ved vegbygging i dag utan skikkeleg grunnundersøking. Her er økonomien ved sjølve anlegget berre ein ting. Framtidig vedlikehald, og kva den vil kosta av arbeid og pengar, er ei anna side. Me må finna løysingar som totalt sett gir den rimelegaste løysinga, seier Jens O. Aanderaa.

## Grunnboring og analyser

Grunnundersøkingane blir stort sett utført ved grunnboring. Til dette arbeidet disponerer laboratoriet ein grunnboringstraktor. Prøvcane som blir tatt opp av grunnen blir analysert ved laboratoriet på vegkontoret. Og det gjeld alt ein finn, - myr, leire, silt, grus og stein. Analysane gir grunnlaget for å bygga vegen slik at han får den rette styrken og bere-evnen, fortel Aanderaa.

- Det er ikkje ein sterkast mulig veg me strevar etter å byggja, men me skal ha ein veg som er slik at han toler den trafikken han er berekna på. Ved grunnundersøkingane finn me ut kor sterkt underlaget er. Dermed kan me gjera det som trengst for å hindra uønska skader på vegen etter at han er bygt.

F.eks. kan det visa seg å vera nødvendig med masseutskifting. Det

laboratoriet finn fram til ved grunnundersøkingane og kontrollen av byggematerialet (grus og stein) er avgjerande for både økonomi, framkommelighet og trafiksikkerhet ved ein veg, seier Aanderaa.

## Også trafiksikring

Me lurar på korleis grunn- og masseundersøkingane kan ha innverknad for kor trafiksikker ein veg blir, og ber Aanderaa forklara dette nærare.

- Dårleg kvalitet kan f.eks. føra til at vegen etter ei tid får feil tverrfall. Dermed vil det vera større fare for utforkjøringar i svingar der doseringa er feil. Dette gjeld særleg ved glatt vegbane. Ein dårleg veg vil også få humpar og bli ujamn, og dermed er han farlegare å kjøra på.

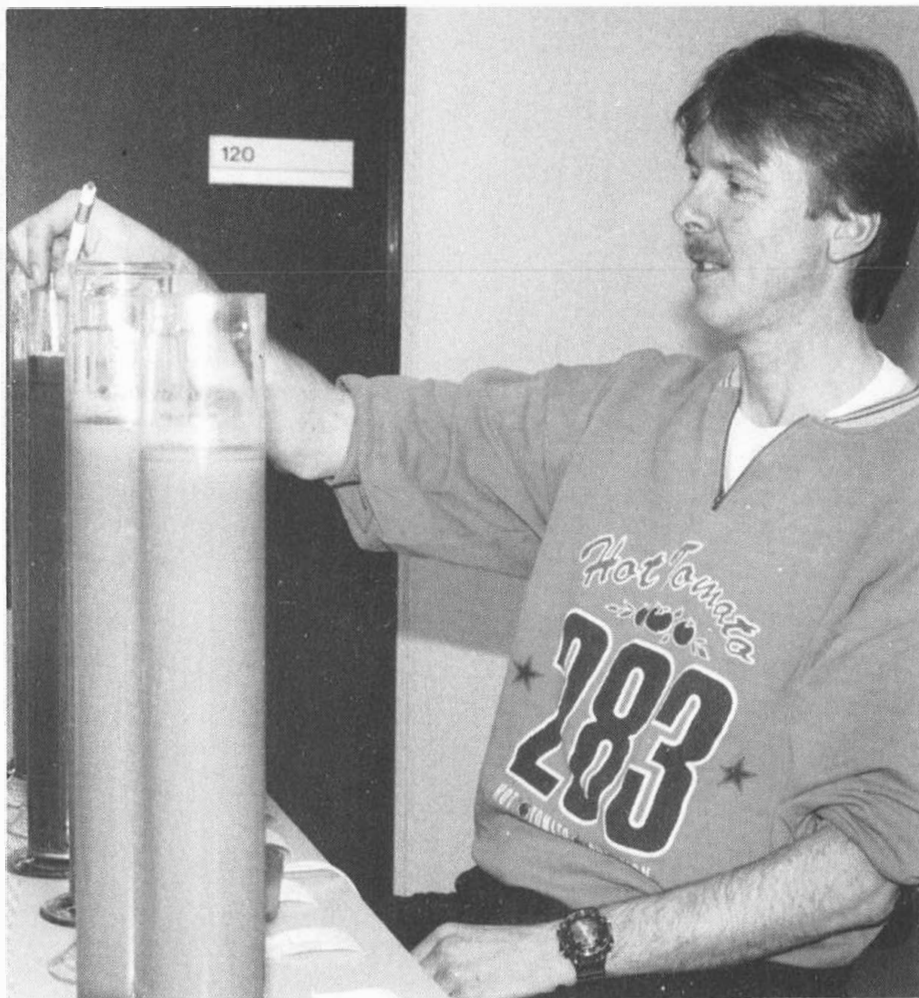
## "Sjømåling"

Grunn- og materialundersøkingar blir ikkje berre utført på land. I Rogaland har det, særleg i seinare år, vore utført svært mykje "sjømåling". Til dette brukar Laboratoriet båten "Alken" og ein flåte som traktoren står på. Båten og flåten tilhøyrer Statens vegvesen Rogaland.

Ved ei rekke prosjekt er det utført omfattande boringar og undersøkingar av sjøbotnen i samband med bygging av bruer og ferjeleier. Me kan f.eks. nemna Boknprosjektet og Rennfast.



Ein del av staben ved veglaboratoriet i Rogaland. Frå v.: Arild Haave, Reidar Skartvelt, Magne Bjelland, Jens O. Aanderaa, Harald Paulsen, Terje Hodne Nilssen og Frank Laugaland.



**John Schreuder i arbeid med analyse av stein- og grusmaterlaler.**

### Teknisk kvalitetskontroll

Ved alt det arbeidet Laboratoriet driv, er kvalitet eit stikkord. Difor er det ikkje berre viktig å gjera gode grunn- og materialundersøkingar i plan- og tilretteleggingsarbeidet. Under anleggsperioden utfører Laboratoriet teknisk kvalitetskontroll av alt som blir bygt. Det gjeld kvaliteten på all masse, som blir analysert på Laboratoriet, utforminga av vegen, komprimering og ei rekke andre ting.

### Ras-forebygging

Forebyggjande arbeid mot rasulykker, er også viktig for Laboratoriet. Dette gjeld både ras frå fjell- og dalsider og grunnbrot som fører til utrasing av sjølve vegen.

Veglaboratoriet i Rogaland har ikkje eigen geolog. Men ved undersøkingar av rasfarleg fjell/grunn og elles når ein treng geologisk spesialkompetanse, nyttar ein seg av spesialistar frå Vegdirektoratet

### Betong-kontroll

Alt betongarbeid i Statens vegvesen Rogaland blir kvalitetskontrollert av Laboratoriet. Ein kontrollerer ute på byggeplassane og ved bruk av prefabri-

serte element reiser folk frå Laboratoriet til fabrikkene for å kontrollere betongen og at armeringa ligg rett.

- Betongkontrollen er svært viktig, seier Jens O. Aanderaa. - Spesielt i seinare år er ein blitt merksam på at betongen brytes raskare ned enn det ein tidlegare var klar over. For at ikkje armeringsjernet skal rusta, er det spesielt viktig med tett overflate. På dette området driv forresten Anleggsavdelinga i samarbeid med bl.a. Laboratoriet i Rogaland på med eit Forsknings- og utviklingsprosjekt (FOU-prosjekt). Mellom anna prøver ein ut bruk av fiberduk mellom forskaling og betongen ved støyping, for å få ei tettare overflate.

(Her viser me elles til artikkel av Ernst Owe Strøm i dette nr. av Rygjavegen: Åmøybrua med i betongforskningsprogram.)

### Asfalt-kontroll

I sommarhalvåret er kvalitetskontroll av asfalt ei arbeidskrevande oppgåve for laboratorie-folka.

Ein tar prøver på vegen under sjølve asfalteringa. Det blir tatt ut boreprøver av den utlagte asfalten, og desse prøvene blir undersøkte ved Laboratoriet.

Dersom prøven ikkje har den rette kvaliteten, får asfaltprodusenten trekk i prisen etter fastsette reglar.

### Berevne-målingar

Berevne-målingar av eksisterande vegnett, er også eit viktig markarbeid som laboratoriet sine folk utfører. Ved desse målingane finn ein ut kor stor aksellast ein veg kan tola. Målingsdatane blir hovudsakleg brukte av Driftsavdelinga, mellom anna ved prioritering av ressurser og midlar til forsterkningsarbeid.

### FOU

Forskning og utvikling (FOU) er eit område laboratoriesjef Jens O. Aanderaa er spesielt opptatt av.

Me har alt vore inne på det forskingsopplegget som er på gang i Rogaland for betongkvalitet.

Eit anna FOU-prosjekt er bruk av grus eller stein som berelag og den innverknaden dette har for vegkvaliteten.

Nye vegnormaler fastset i praksis forbud om bruk av grus som berelag. Men Aanderaa meiner at ein i Rogaland har god erfaring med grus.

Veg som blir bygt på Rennesøy, både veg med grus-berelag og strekningar med stein-berelag og 4 vegstrekningar som er bygde tidlegare, er grunnlaget for forskingsopplegget til Veglaboratoriet i Rogaland.

(Dette prosjektet vil Jens O. Aanderaa koma tilbake til i ein eigen artikkel i Rygjavegen.)

### Samarbeid og kvalitetsbevissthet

Eit lite streif innan ein del av arbeidet ved Laboratoriet. Noko anna er ikkje denne artikkelen. Dei som treng det og er interesserte må fordjupa seg på andre måtar innan aktuelle område.

- Alle i Statens vegvesen er velkomne til å sjå innom oss, og me skal svara på spørsmål og forklara som best me kan, seier Jens O. Aanderaa.

Han understreker elles at Laboratoriet har eit godt samarbeid med oppsynsfolk, formenn og arbeidrarar.

- Kvalitetsbevisstheten er stor i Statens vegvesen Rogaland og kvalitetskrava blir fylgt opp på ein lojal og svært god måte, seier laboratoriesjefen.



Sverre Andersen fotografert i "mlmre-mlljø" på Vikinghuset for eit par år sidan. Vimplane i bakgrunnen fortel om minnerike kampar og i framgrunnen har Sverre plassert eit foto av laget som blei cupmeister i 1959. Og la oss like godt ta med namna på Viking-heltane frå denne minnerike kampen. Første rekke frå v.: Kåre Bjørnsen, Otto Hennansen, Sverre Andersen, Lelf Nicolaisen, Sigurd Vold. Bak frå v.: Rolf Bjørnsen, Olav Nilsen, Åsbjørn Skjærpe, Edgar Falch, Gustav Hult, Hans Andersen (bror til Sverre).  
Foto: Lelf Eide, Rogalands Avis

Sverre Andersen:

## Viking og vegingeniør framfor proff-fotball og trenarkarriere

Det er innspurt i Stavanger Maraton. Halvmaratonløparane slit seg mot mål til eit og anna oppmuntrande heiarop. Brått blir det meir liv mellom tilskuarane. "Heia Sverre, heia Sverre", blir det ropt langs vegen. Stavangerfolk har så vist ikkje gløymt ein av byens største fotballhelter gjennom tidene, Sverre Andersen.

**Intervju: Harald Sel**

Sverre debuterte som målvakt på Viking sitt A-lag i 1952 og spelte sin siste

A-kamp i 1971. I åra frå 1956 til 1968 spelte han 41 landskampar. Han var målvakt av internasjonalt format. I 1964 var han f.eks. målmann på Nordens lag i ein kamp mot resten av Europa.

### Framleis på banen

56 år blir han til hausten, overingeniør Sverre Andersen -seksjonsleiar for asfalt/grus-produksjon og dekkelegging ved Statens vegvesen Rogaland.

Kven skulle tru at han har så pass mange år på nakken? Framleis boltrar han seg på banen, som utespelar på Viking sitt old boys-lag. Han er ein ivrig bordtennis-spelar for bedriftsidrettslaget

til Statens vegvesen Rogaland. Og så spring han halvmaraton innimellom, for å testa kondisjonen.

### Kretsmesterskap på skeiser

Allsidighet har vore eit særpreg ved idrettsmannen Sverre Andersen. Samtidig med at han var stjerne-målmann på fotballbanen, var han i fleire år ein av dei beste skeiseløparane på Vestlandet. I åra 1956 til 1962 var han kretsmester på skeiser i Rogaland. Men istrening var det dårleg med, fortel han.

- Det blei mye "tørrtrening". Eit år hadde eg bare ein dag med istrening. Så

grunnlaget var ikkje det beste då eg stilte opp i Kretsmesterskapet og Vestlandsmesterskapet.

### 30.000 på Mosvatnet

Men av og til slår det til med sprengkulde, til og med i Rogaland. Det var tilfelle vinteren 1954. På Mosvatnet i Stavanger la isen seg tjukk og sterk. Stavanger Skøyteklubb fekk samla norgeseliten med Hjallis (Hjalmar Andersen) i spissen, for å arrangera løp på vatnet.

Interessen var kolossal. Bortimot 30.000 menneske strøymde til Mosvatnet, og kjempa om å koma nærmast banen og skeise-idolane. Dette var meir enn til og med ein rekord-tjukk Stavanger-is kunne tola. Isen slo sprekker og vatnet fløynde opp. Folkehopen kom seg velberga på land. Skeisestemnet måtte avlysast etter eit "oppvarmingspar" på 500 meter. I det gjekk Sverre Andersen.

### 90.000 i Budapest

- Så mange tilskuarar som under skeisestemnet på Mosvatnet, hadde eg ikkje så mange gonger i idrettskarrieren min, ler Sverre. - Men eg har nå spelt for over 90.000 menneske. Det var i ein landskamp mot Ungaren i Budapest i 1957. Den kampen er eit av dei største idrettsminna mine, sjøl om me tapte 5 - 0. Men så var då også Ungaren mellom dei fremste fotballnasjonane på den tida.

### Gullklokke og 4-3 mot Skottland

Men den kampen Sverre tenkjer tilbake på med størst glede er landskampen mot Skottland i Bergen i 1963.

- Dette var min 25 landskamp. Å få overrekt gullklokka var stort for meg personleg. I tillegg spelte det norske landslaget ein kjempekamp mot det stjerne-spekka skotte-laget, og me vann kampen 4 -3. Då var det ei fantastisk stemning på Brann stadion.

### Kamp om landslagsplassen

Å få spela 41 landskampar i 1950 og 60-åra er ein atskillig større prestasjon enn eit tilsvarande landskamp-tal vil vera i dag. Nå blir det spelt 2 til 3 gonger så mange landskampar pr. år i forhold til den gongen.

Dessutan var ikkje Sverre Andersen den einaste norske målmannen som heldt eit internasjonalt nivå i desse åra. Først kjempa han med Asbjørn Hansen om



*Sverre i kjent stil, slik som mange hugsar han frå "glansperioden" i 1950- og 60 åra.*



*Viking har hatt mange gode målmenn. Her er 5 av del samla på Stavanger stadion. Til saman har del vakta Viking-målet nesten samanhengande i 45 år, frå 1945 til 1990. Frå h.: Torgeir Torgersen, landslagsmålmann rett etter krigen og med proffkarriere i Frankrike. Peder Svendsen var også i nasjonal toppklasse, og fekk med seg eit cupmesterskap i 1953. Deretter Sverre Andersen. Han blei etterfylgt av Erik Johannessen, som vakta målet i mange år og spelte fleire landskampar. Heilt til venstre, Tore Haugvaldstad, som vakta buret til Lars Gaute Bø overtok.*

landslagsplassen og seinare med Kjell Kaspersen.

- Ein litt uheldig dag, ein tabbe eller to. Meir skulle det ikkje til, og i neste landskamp fekk gjerne Kjell Kaspersen sjansen. Bare eit av dei 13 åra eg spelte meir eller mindre fast på landslaget, var eg med på alle kampane. Det var i 1958, då Norge spelte 6 landskampar.

### Suveren i Viking-buret

Men på Viking sitt A-lag kunne ingen ta opp kampen mot Sverre. I bortimot 20 år vakta han buret både i medgang og motgang.

Dei største triumfane var seriemesterskapet i 1958 og cupmesterskapet i 1959. "Gullåra" frå 1972 til 1975, då Viking blei seriemester 4 år på rad, fekk han ikkje oppleve som spelar. I 1971 la han opp som førstelagspelar.

### Trenar for Viking

Men i perioden mellom cup-triumfen i 1959 og "gullåra" først på 70-tallet, hadde Viking hatt ein motgangsperiode.

## Sverre Andersen: Viking og vegingeniør

I 1965 rykka laget ned i 2. divisjon. I denne situasjonen overtok Sverre som spelande trenar, og hadde denne rollen til 1970. Og han viste seg som ein dyktig trenar med stor suksess.

Alt i 1967 rykka Viking opp igjen til 1. divisjon. I 1973 overtok han igjen som trenar. Det året fekk laget gull i serien og kom til semifinalen i cupen. I 1985, i ein turbulent periode for Viking, tok han igjen ein periode som trenar.

- Vurderte du aldri å satsa på ein karriere som profesjonell trenar?

- Det var ein gong på tale at eg skulle trenar Molde. Men eg hadde ikkje lyst til å bryta opp frå jobben. Og det angrar eg ikkje på. Eit yrke som fotballtrenar virkar litt lausleg - iallfall i dag.

### Arbeid og idrett

Sverre hadde ikkje lyst til å bryta opp frå jobben og satsa på ein trenar-karriere. Det fortel mykje om hans lojalitet til Statens vegvesen og det samvetsfulle arbeidet han i over 30 år har lagt ned for etaten.

Når ein snakkar med gamle kollegaer, frå den tida Sverre dreiv idrett på toppplan, uttrykker dei beundring over at han utførte arbeidet sitt til punkt og prikke i alle desse åra. Den tida som gjekk bort til reising i samband med landskampar, arbeidde han f.eks. inn igjen. Også i periodane han har vore trenar for Viking, har han skjøtta arbeidet sitt fullt ut.

### Vegvesenet i "arv"

I Statens vegvesen er det ikkje så uvanleg at arbeid i etaten nærmast har "gått i arv" frå foreldre til barn. Slik også med Sverre. Farfaren, Hans, arbeidde i nesten 50 år ved vegkontoret i Rogaland. Faren, Arne, var vegmester i Stavanger-området.

Kanskje har denne tradisjonen gjort sitt til at det aldri har vore ei reell problemstilling for Sverre å satsa på andre karrierer, f. eks. innan proff-fotball eller som fotballtrenar.

At det har blitt slik skal både Statens vegvesen, Viking fotballklubb og sikkert mange andre vera glade for.



Frå vegvesenet sitt "hageanlegg" mellom bilvegen og g/s-vegen langs Rv.44 i Hå kommune.

## Norges største hageeigar

Vegvesenet er Norges største hageeigar, men stellet av hagen kvalifiserer ikkje alltid til nokon pris. Brune sørgerender og berre delvis avhoggen krattskog er det triste synet som møter den vegfarande mange stader.

**Tekst: Harald Sel**  
**Foto: Njål Hanasand**

### Slutt på giftsprøyting

Vegvesenet vil nå i større grad ta konsekvensane av at brune vegkantane er lite pene å sjå på. Frå 1993 skal det bli slutt på all giftsprøyting langs vegkantane.

I følge dei norske miljøstyresmaktene er sprøytemidla vegvesenet nyttar ikkje skadelege. Vegdirektoratet vurderer det likevel slik at me veit for lite om verknadane på lang sikt. Både av den grunn og på grunn av det uestetiske med "avsvidde" vegkantane, skal det bli slutt på all giftsprøyting frå 1993.

Fram til 1993 skal sprøytinga avgrensast så mykje som råd. F.eks. skal det ikkje sprøytest der det er dyrka mark eller i tettstader.

Det er ikkje lett å finna alternative metoder for å halda borte ugras og andre uønska vekster. T.d. er det vanskeleg å koma under rekkverkskantane.

### Trafikksikring

Ein viktig grunn for å driva kantrydding langs vegane er omsynet til trygg trafikkavvikling. Buskar, tre og kratt som hindrar sikten, må på ein eller annan måte bort.

Dessutan kan røter som får feste under asfalten bryta opp vegkantane. Særleg på smale vegar vil det vera trafikkfarleg.

### Standard

Ved skog- og krattrydding fins det standardkrav som seier at alt skal ryddast innanfor eit visst område. Problemet er er vel at vedlikehaldet følgjer standarden meir enn skjønnet. Det blir nok ofte hogge både eit og to tre som kanskje burde fått stå i fred.

### Naturen sin eigen stemme

Ei positiv side ved å rydda ei brei sone langs vegkanten er at andre vekster kan få koma til, og dermed skapa ein naturleg og variert overgang til skogkanten. I graskledde skrånningar og kantane har f.eks. vegvesenet hatt som mål å halda graset nede. Kan henda er det rettare å la den naturlege blomsterenga få sleppa til.

For framtida bør ikkje berre trafikk-sikring og standardkrav telja, men også naturen si eiga stemme.

# Kryssord nr. 2/92

## VANNRETT

1. Lektüre
11. Breen
12. Fred
14. Den gang
15. Mesterskap
16. Havn
17. Nær
21. Glatt
22. Skummel type
23. Forkortelse
24. Ordne
25. Anlegg
26. Tanken
28. Rallarvise
31. Yr
32. Ikke ungt
34. Fyr
35. Stå
36. Harpiks
37. Konsonanter
38. Navn
39. Fri + g
40. Buskaper
43. Elv
44. Sjarm
45. Fortegnelse

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10	
11										12	13
14						15				16	
	17	18	19		20		21				
22									23		
24			25				26	27			
28		29				30					
31					32						33
34				35					36		
37				38				39			
		40	41				42				
43			44			45					

Løsningen på kryssord nr. 2/92 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger  
Innen 18. mai 1992

Innsendt av: .....

Adresse: .....

## LODDRETT

1. Stoff
2. Vurdering
3. Uttalte
4. Lever
5. Stoff
6. Tall
7. Ryke
8. Kvinnebevegelse
9. Organisasjon
10. Kranglevoren
13. Dikt
16. Fornye
18. Utløp
19. Kjem. forb.
20. Veg
22. Bifall
27. Pytt
29. Pengelens
30. Historien
33. Stoff
35. Morenen
41. Pron.
42. Stjele

L	E	K	T	Y	R	E		P	A	S		
O	H	R	A		A	R	S	E	N	A	L	
S	P	Ø	T	E		L	Y	S	T	R	E	
	I	S	E		D	E		I	D	E		
	R	U	F	S			R		P	I	P	
H	E	S	L	I	G		A	K	A	N		
			A	N	E	K	D	O	T	E	R	
U	B		S	N	O	R		K	I	N	O	
T	E	K	K	E	L	I	G	E			H	
E	S		E	L	O	G	E		S	L	U	A
D	Y			A	G	E	N	T	U	R		
O	V	E	R	G	I	R		O	S	T	E	

Rett løsning nr. 1/92

Et FLAX-lodd til de to første løsningene som trekkes ut.

Vinnere:

Gudrun Haraldseide  
Ishallvegen 20  
4021 Stavanger

Eli Undheim  
Nærbø vegstasjon

Åmøybrua med i betongforskningsprogram:

# Hvordan få mer holdbare betongkonstruksjoner

I perioden 01.01.92 til 31.12.96 skal det gjennomføres et betongforskningsprogram, "NORCON", i regi av Norges tekniske naturvitenskapelige forskningsråd og bransjen.

Finansierings-planen har en total ramme på 250 mill kr, og av dette er det bl.a. avsatt midler til forskning på bruer og betongveier. De andre hovedsatsingsområdene er offshore, vannkraft, forsvar, spesielle bygg materialer og betongrehabilitering.

Uavhengig av dette hadde vi i Statens vegvesen Rogaland allerede utført en prøvestøp, hvor formålet var å finne frem til forskalingsmetoder som forbedrer kvaliteten på betongoverflaten. Til formålet brukte vi forskjellige typer duk, som ble heftet på forskalingen.

Oppfølgingen av dette forsøket vil bli fulgt opp lokalt av anlegg/lab, og har ingen direkte tilknytning til NORCON-programmet.

**Av Ernst Owe Strøm**

## Åmøybrua

Da "NORCON" ble lansert, kontaktet vi veglaboratoriet i Oslo med forespørsel om Åmøybrua kunne inngå i forskningsprogrammet. Det er veglaboratoriet sentralt som administrerer den del av forskningsprogrammet som berører vegvesenet's konstruksjoner.

Resultatet av dette initiativet ble at alle fundamenter/pilarer opp til 2 meter over havflata blir kjemisk overflatebehandlet med alternative metoder/produkt, og at pilarer høyere enn 2 meter over havflata blir forskalt på ulike måter. Ekstra-utgiftene til oppfølging av dette, vil bli dekket av forskningsprogrammet "NORCON".

## Arsaker til skader

Vegvesenets utgifter til utbedring av skadde betongkonstruksjoner, spesielt

bruer, har vist en stigende tendens, og vil etterhvert kunne bli en betydelig kostnad for etaten.

Skadene blir hovedsaklig forårsaket av kloridinntrengning og karbonisering av betongen. Slike skader er faktisk påvist allerede kort tid etter bygging, og oppstår bl.a. fordi betongoverflaten ikke gir god nok beskyttelse mot ytre påvirkning.

Det kan være flere årsaker til at skadene oppstår, som f.eks. dårlig betongkvalitet, dårlig utstøping, mangelfull tildekking/etterbehandling, for liten overdekning, eller for tidlig riving av forskaling.

Det er heller ikke usannsynlig at forskalingene som brukes i dag er for tette. Dette fører til at vann og luft samles opp på innsiden av forskalingen ved utstøping, noe som kan forårsake redusert trykkfasthet i overflaten.

## Prøvestøp

For å undersøke forskalingens betydning for betongkvaliteten på overflaten, ble det utført en prøvestøp på Bærheim vegsentral på Forus hvor det ble benyttet forskjellige typer duk.

Dette testprogrammet er initiert lokalt, og har ingen direkte sammenheng med NORCON-programmet.

Dukene ble festet med stiftemaskin på innsiden av forskalingslemmene. Det ble benyttet duktyper som er spesielt laget for betongformål, samt billigere typer som primært brukes til andre formål.

Vi kjenner i dag til to typer duk som er utviklet spesielt for

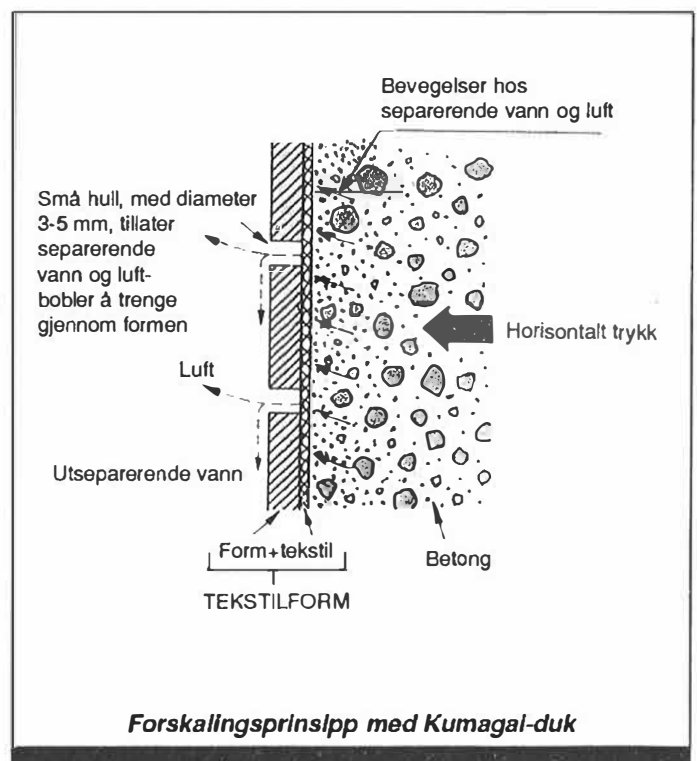
betongstøp, og i prinsippet fungerer disse forskjellig.

En japansk spesialvevd tekstilduk (Kumagai) slipper gjennom vann og luft, og er avhengig av at forskalingslemmene er perforert med hull. Vanngjennomgangen på ca 2 liter pr kvm, vil bidra til økning av v/c-tallet i overflaten, og dermed øket fasthet.

Zemdrain er et ikke-vevd polypropylenprodukt, som absorberer 0,5 liter vann pr kvm. Denne duktypen absorberer vannet, og kan eventuelt gi vann tilbake til betongen i herdeprosessen. I dette tilfelle kreves ikke hull i forskalingen.

Begge duktyper er beregnet for 5-7 gangers gjenbruk, og gir en tett og estetisk fin overflate. Det ble ved forsøket også brukt 2 norske typer vevde tekstiler fra Devold Tele. Disse er i utgangspunktet ikke tenkt brukt som forskalingsduk, men leverandøren er interessert i å videreutvikle dukene for betongformål.

Testprogrammet for prøvestøpen på Bærheim vegsentral ble lagt opp på





følgende måte:

- Forskaling utstøpt m/duk ble revet etter 1 døgn.
- For å undersøke sammenhengen mellom overflatekvalitet og tidspunkt for riving av forskaling, ble det avforskalt etter 1,3 og 7 døgn (uten duk)
- En flate ble forskalt med forskalingslem gjennomboret av hull, og revet etter 1 døgn. (uten duk)

Ved oppnådd 28-døgns-fasthet, skal det bores ut kjerneprøver fra alle overflatene. Disse skal sendes til Sintef, og vurderes med henblikk på tetthet og betongfastheter i betongvernsnittet.

Betongen ble i dette spesielle tilfelle vibrert mer enn det som til vanlig blir utført i vegvesenet, og en ønsker derfor å undersøke hvorvidt luftporevolumet blir påvirket av dette.

Ved en senere anledning ble de forannevnte duktyper pluss en Fibertex-duk, brukt ved støp av vinger på Voll bru (undergang) i Rennfastprosjektet.

Oppfølging vil bli utført med de samme tester som nevnt tidligere, og vi vil da få en indikasjon på kvaliteten ved gjenbruk.

### Midler til Åmøybrua

I anbudsgrunnlaget for Åmøybrua er det

lagt inn forutsetninger for å kunne benytte forskningsprogrammet NORCON for testing av forskalingens betydning for overflatekvalitet i fullskalaforsøk.

Pilarene høyere enn 2 m over havflata blir forskalt på følgende måter:

- Akse 2 og 8 : Forskaling rives etter 1 døgn, membranherdner påsprøytes.
- Akse 3 og 9 : Forskaling rives etter 7 døgn.
- Akse 6 : Forskales med tekstilduk på innside lemmer. Riving etter 1 døgn.
- Akse 7 : Forskales med polypropylen-duk på innside lemmer. Riving etter 1 døgn.
- Akse 4 : Forskales med Fibertexduk på innside lemmer. Riving etter 1 døgn.
- Akse 5 : Forskaling rives etter 1 døgn, membranherdner påsprøytes og betongoverflaten tildekkes med ethafoam-matter i 6 døgn.

Ved å sette opp et program for uttak av kjerneprøver, vil en forhåpentligvis få frem hvilken betydning forskalingsmetoder og herdebetingelser har for kvaliteten av betongoverflaten. I dette tilfelle er vi spesielt interessert i å undersøke inntrengningshastigheten for klorider i betong.

### Overflatebehandling

På eksisterende betongkonstruksjoner må vi bruke kjemiske preparater for å forbedre overflateegenskapene.

Impregnering blir utført for å hindre at vann blir oppsugd fra overflaten. En rekke skader som f.eks. frostskafer, fargeforskjeller, saltutslag og vekst av mose og muggsopp kan dermed unngås.

Videre kan en behandle betongoverflatene med en kjemisk forbindelse, som sinker/hindrer karboniseringsprosessen og dermed armeringskorrosjon. For å hindre karbonisering, som tiltar

ved økende mengde sur nedbør og CO<sub>2</sub> i luften, kan en alternativt bruke sementbasert betongmaling. Dette vil gi konstruksjonen en estetisk gevinst, samt et enklere vedlikehold.

Det som likevel har forårsaket de største skadene på betongkonstruksjoner, er armeringskorrosjon som følge av kloridinntrengning i maritime byggverk. Gjennom forskningsprogrammet NORCON, ønsker en å finne frem til metoder for overflatebehandling som hindrer kloridinntrengningen.

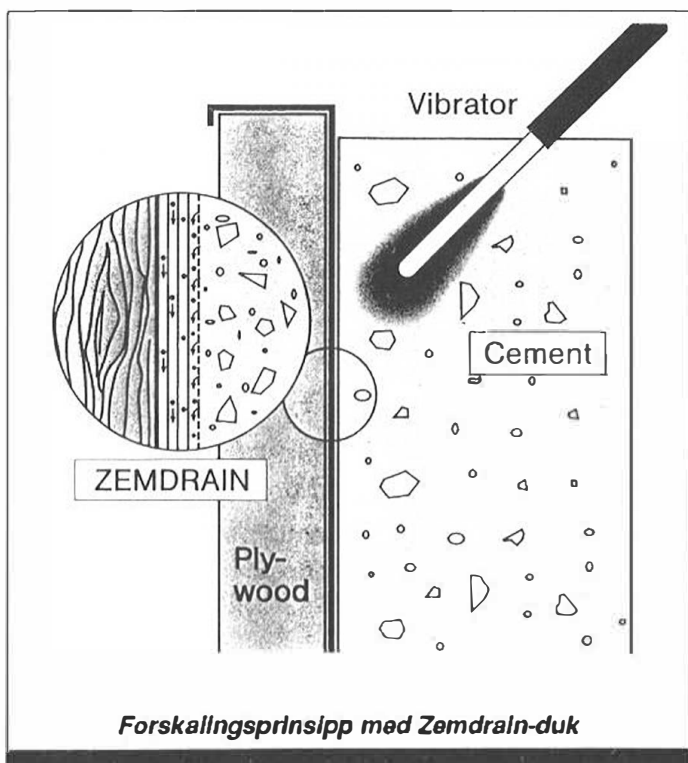
Fundamentene/pilarene opp til 2 m over havflata på Åmøybrua vil derfor bli overflatebehandlet med forskjellige produkt/metoder. For å sjekke effekten og virkningstiden av etterbehandlingen, vil kjerneprøver bli tatt ut over tid, og testet ved Sintef.

Årsaken til at dette lar seg utføre på undersjøiske fundament, er at disse blir prefabrikkert på land, og senere montert i sjøen ved hjelp av store krankip.

Prefabrikasjon av elementer, som skal stå i aggressivt sjømiljø, gir en vesentlig kvalitetsforbedring i forhold til undervannsstøp.

Vi håper at den del av forskningsprogrammet, som nå blir igangsatt ved byggingen av Åmøybrua, skal gi oss flere svar enn spørsmål.

Kvaliteten av det ferdige betongprodukt er som nevnt avhengig av flere faktorer enn det som inngår i dette opplegget. Men vi tror at en forbedring av overflateegenskapene, vil være et vesentlig bidrag til reduserte vedlikeholdskostnader.



## Ny trimfest på Bokn

Firebruersløpet og Bruamarsjen på Bokn skal i år avviklast søndag 28. juni kl. 14,00. Det er Bedriftsidrettslaget Statens vegvesen og Bokn I.L. som arrangerer denne "trimfesten" i fellsskap. For dei som spring er det to løyper, halvmaraton og 9,5 km. For dei som vil marsjera er det i tillegg ei kort løype på 5 km.

På vegvesenet sin utpost i Hunnedalen:

# Trafikantane sin hjelpar og venn

- Vegvesenet skal jo vera ein service-etat. Så eg prøver å vera høflig og hjelpsom overfor alle eg kjem i kontakt med, enten det nå er hyttefolk eller dei som er på gjennomreise i Hunnedalen. Dette seier Hallvard Solheim, vegvesen-mannen som er meir lommekjent enn dei fleste i Hunnedalen - både når det gjeld sjølve vegen og heiane rundt.

**Tekst og foto: Harald Sel**

## Respekt og tillit

Hallvard er ikkje av dei som strør om seg med store ord. Men han er av det trauste slaget. Han oppnår fort respekt og tillit hos nær sagt alle han kjem i kontakt med, - og det er mange.

Me viser til utsegner me har høyrte, frå hyttefolk og andre brukarar av Hunnedalsvegen, om den alltid like hjelpsomme vegvesen-mannen på Motland og all den servicen han yter.

Han ber om at me ikkje skriv dette i Rygjavegen. "Eg gjer berre arbeidet mitt", seier han. Me nemner det likevel, og håper han tilgir oss.

## Stammar frå Sirdal

Hallvard stammer frå Solheim i Sirdal. Far hans flytta frå heimegarden i Sirdal til Motland, og her er Hallvard fødd i 1941.

Han tok til i vegvesenet i 1970 som høvelførar. Før dette arbeidde han i fleire år som snekkar.

Ved sida av arbeid ute, har han fram til årsskiftet 1991/92 drive gard på Motland. Nå har sonen overtatt.

## Lokalkjent

Ein styrke ved Statens vegvesen, ikkje minst som service-etat, er det desentraliserte nettet av vegarbeidarar. Ein finn dei i nær sagt kvar einaste bygd i Rogaland. Folk som kjenner området sitt og dei lokale forholda til minste detalj.

Ved Hunnedalsvegen er Hallvard Solheim den vegarbeidaren som bur lengst oppe i dalen. Garden Motland ligg omlag 14 km nedanfor fylkesgrensa mot Vest Agder, ved Tverråna.

Lokalkunnskapen hans veit folk å nytta

seg av. Gjennom vinterhelger med ustabil ver kimar det ustanselig i telefonen på Motland. Og dersom ein hytteigar ber han om ein rapport frå hytta, tek gjerne Hallvard seg ein avstikker for å sjekka både snømengden på taket og andre ting, når han likevel er oppover for å inspisera vegen.

## Kjentmann ved leiteaksjonar

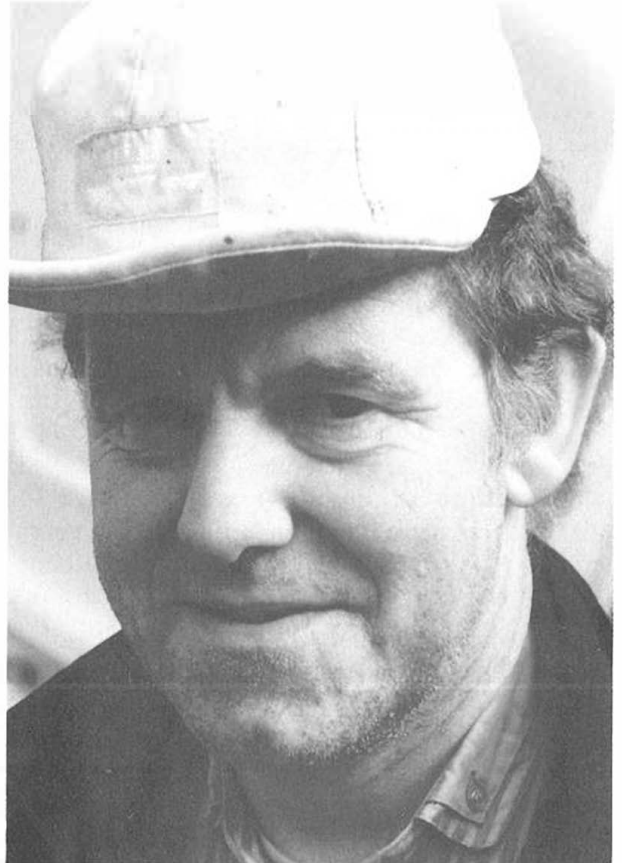
Ein viktig bakgrunn for at han er så detalj-kjent i heiane, er eit arbeid han hadde for Norges geografiske oppmåling. I tre somrar farta han rundt i Gjesdal kommune og monterte triangelpunkt på ca 160 fjelltoppar. Dessutan har han ein del tilsynsarbeid for Sira Kvina kraftselskap i Hunnedalsheiane. Då brukar han snøscooter, for å koma rundt på kryss og tvers.

Lokalkunnskapen hans nyttar Røde Kors og lensmannen i Gjesdal seg av i samband med leiteaksjonar. Som kjentmann i heiane har han tatt mange tak, frivillig og heilt utan godtgjersle. Hallvard fortel at han ein gong var ute i 40 timar på ein leiteaksjon.

- Belønninga er å kunne finna sakna folk i live, seier Hallvard. Men ikkje alltid endar det godt. Dei vonde opplevingane høyrer også med, og dei er ikkje lette å få ut or tankane.

## Hunnedalen er vanskelig

Men tilbake til vegarbeidaren. Snart startar arbeidet med å gjera Hunnedalsvegen til heilårsveg. Hallvard ser fram til at vegen skal bli lagt utanom dei rasfarlege partia. På ein del av dei smale strekningane er det også mange kollisjonar. Personskadane er ikkje så mange, men dei materielle skadane er store.



*Hallvard Solheim har hatt mange tøffe turar vinters-tid på strekninga Dirdal - Vest Agder grense. - Mange gonger har eg kjørt vaktbilen utan å ana kor eg er, seier han.*

Men nokon enkel jobb blir det ikkje å halda Hunnedalsvegen vintropen, sjøl om han nå blir utbetra, seier Hallvard.

- Hunnedalen er skikkeleg verhard. Omslaga kan koma plutselig, og då sopar snøen ned i den smale dalen. Eg veit ikkje kor mange gonger eg har kjørt med vegvesenet sin vaktbil utan å ana kor eg er. Så godt kjent som eg er i dalen, - når alt står i ein kok hjelper det ikkje.

## NM til Sigve

Sigve Valentinsen held koken som styrkeløftar. Midt i mars blei han norgesmester i sin klasse. Internasjonale oppgåver forestår. Me gratulerer og ønsker Sigve lykke til vidare.

Då er det bare å kjøra etter brøyte-stikkene og stola på det gode utstyret og bilen med firehjulstrekk. Og med mobiltelefonen i bakhand føler eg meg sikker.

#### Rasfaren

- Men du har vel hatt nifse opplevingar?

- Ja, det er jo desse rasa som set litt støkk i meg av og til. Ein gong blei eg ståande i eit snøras ved Store steinen. Eg såg frå bilen at det tok til å rasa snøklumpar oppe i dalsida, og fekk mistanke. Eg sette bilen i revers og rygga det eg kunne. Raset kom, men då var eg i utkanten av området der snømassane kom. Så det gekk bra. Men den gongen kunne det gått skikkeleg gale, om eg ikkje hadde kunna "lest" forvarsla.

#### Sikrings-rutine

Men når heilårsvegen gjennom Hunnedalen er ferdig kan både Hallvard og alle vegfarande vera nokså trygge for snøras. Rett nok har denne vinteren vore trygg i så måte.

Men i alle tilfelle, den gamle sikringsrutinen ved nattestenging, vil snart vera veg-historie. Hallvard fortel:

- Kvar kveld, før vegbommen blir låst på Øvstabø, kjører eg til Tverråna. Samtidig kjører kolegaen min frå vegvesenet i Vest Agder strekninga frå Sinnes til Tverråna, der me møtes og utvekslar informasjon om veg- og kjøreforhold. Så låser me bommen og returnerer. Denne rutinen har vore forsikringa mot at ingen blir innestengde.

#### Publikums ve og vel

Her som elles, når Hallvard Solheim fortel om arbeid og rutiner. Ingen treng å vera i tvil om at han set si ære i å yta service og gjera forholda sikre og gode for trafikantane.

Han er så vist ikkje åleine i Statens vegvesen om å ha denne positive haldninga til arbeidet sitt. Men på grunn av at han bur og arbeider i ein "utpost" mot ein av dei vanskelegaste vegstrekningane i Rogaland, har han nok blitt sett på hardare prøver enn dei fleste for å leva opp til målsettinga om god publikumservice.



## "Avskjeds-spade" til Inger

Kontorfullmektig Inger Dyrnes Thuen har slutta i stillinga si ved Egersund vegstasjon. Inger tok til i Statens vegvesen i 1974, og har dermed nesten 18 års teneste for etaten.

Kollegaene ved stasjonen heldt avskjedsfest for Inger. Mellom gavene ho fekk var ei spade signert av arbeids-kameratane. Her blir spaden overrekt av vegmester Lars Elde.

(Foto: Karl Grude)



## 25-års jubileum for Kåre

Formann Kåre Hjorteland ved knuseverket på Lundernes har hatt 25-års jubileum som vegvesen-tillsett. Dette blei markert saman med kollegaer ved seksjon for materialproduksjon og dekkelegging. Her får Kåre (t.v.) overrekt "25-års klokka" av seksjonsleiar Sverre Andersen.

(Foto: Karl Grude)

## Jubilantar

- 50 år

Alv Skaar  
vegkontoret  
- 16. april

Håkon Evjent  
Bærheim  
- 12. mai

Torunn Njærheim  
Nærbo  
- 14. mai

Kristoffer Skjørestad  
Bærheim  
- 16. mai

- 60 år

Nils Krokedal  
Sand  
- 15. mai

Alfred Jensen  
Sand  
- 17. mai

Torleif Lillekog  
Haugesund  
- 21. mai



## Matspalte i Rygjavegen?

I redaksjonen har me vore inne på tanken av og til, og me har fått forslag om det frå lesarar. Så nå set me i gang. Me ønsker at oppskriftene i spalten skal kunne knyttast til Rogalandsk mat-tradisjon. Lesarane blir bedne om å senda oppskrifter- og matstoff til oss.

Til denne første "Rygjamat-spalten" har me vendt oss til ein av dei som veit mykje om mat og mattradisjonar, Johannes V. Espevold, Driftsavdelinga vegkontoret.

Johannes meiner det kan passa å starta med ein rett der "Rogalammm" er viktigaste råstoffet. Dette er ein lettvinnt rett å laga, og som dermed bør kunne passa også for dei mest "travle" menneska.

### Lammegryte

1 kg lammekjøtt legges i botnen av ei eldfast form  
250 gr løk, grovhakkast  
1 purreløk, skal skjærast opp i ringar  
2 gulærøter i tynne skiver  
1 teskje salt  
1/2 teskje pepper  
7 store poteter, skal skjærast i tjukke skiver  
4 dl vatn  
Dersom du ikkje har eldfast form med lokk, skal ho dekkast med folie. Sett forma i steikovn på 200 grader C i ca 3 timar på nederste rist.

...

Retten kan også lagast i stor jerngryte, f.eks. til 5 personar, til denne oppskrifta:

Bruk same mengde kjøtt ( 1 kg.)  
2 - 3 store løk  
1 stor purre  
6 gulærøter  
Tilsett krydder etter smak, f.eks. 1-2 ts pepper og 1 ts salt  
Ønsker du kraftigare smak, tilsett 1 Knorr buljong-terning  
1 liter vatn  
Fyll opp med poteter  
Sett gryta i steikovn på 200 grader C i ca 3 timar på nederste rist

Op når gryta er på plass i steikommen, kan du gå ein lang søndagstur og middagen er ferdig til du kjem heim.

Johannes seier at flatbrød er godt til denne maten, som til mange andre middagsrettar. Og når det gjeld flatbrød, kan ingenting måla seg med ekte heimebakt. Han veit at Martin Nødland (Knuse-oljeverk) har ei god oppskrift på heimebakt flatbrød. Så til neste nummer av Rygjavegen lar me Martin sleppa til.



## Trafikkulykker kostar samfunnet 8 mrd. kroner årleg

Trafikkulykkene kostar samfunnet ca 8 milliardar kr årleg. Dette er ca 1/3 av dei totale ulykkeskostnadane i Norge. Det er utrekningar for 1989, utført av Transportøkonomisk Institutt (TØI) som viser dette.

I 1989 var det ca 385.000 personskader ved ulykker. Ca 2000 blei drept ved ulykker av ulike slag, ca 20 % eller 400 av desse ved trafikkulykker.

Dei totale samfunnsøkonomiske ulykkeskostnadane på ca 24 milliarder kroner, fordeler seg slik på ulykkestyper:

Trafikkulykker	7,9 mrd. kr	33 %
Arbeldsulykker	7,6 mrd. kr	31 %
Heimeulykker	4,9 mrd. kr	20 %
Krettsulykker	1,4 mrd. kr	6 %
Fritidsulykker	1,1 mrd. kr	5 %
Gateulykker	0,9 mrd. kr	4 %

Ser me på ulike typer kostnader i samband med ulykker, er fordelinga slik:

Tapt produksjon	9,4 mrd. kr	39 %
Materielle kostn.	7,4 mrd. kr	31 %
Adminstrasjon	3,2 mrd. kr	13 %
Medisinske kostn.	2,6 mrd. kr	11 %
Brannvesen m.v.	0,9 mrd. kr	4 %
Attføringskostn.	0,5 mrd. kr	2 %

Grovt rekna skriv ca 10 % av sjukefråver i norsk arbeidsliv seg frå skader påført ved ulykker.

(Kjelde: TØY-rapport nr. 100/1991)

## Likestillingspris

Vegdirektoratet har bestemt at det skal opprettast ein likestillingspris i Statens vegvesen. Første utdelinga blir i 1993. Formålet med prisen er å skapa blest om likestillingsarbeidet i etaten og å gi påskjønning for god resultat- og måloppnåing på likestillingsområdet.

Prisen blir gitt i form av ein "vandrepremie". Det er det sentrale likestillingsutvalet som skal innstilla kandidatar til prisen overfor leiinga i Vegdirektoratet.

Alle i etaten kan koma med framlegg til prisvinnar.

## Gustav Bøen til minne

Vår venn og arbeidskamerat Gustav Bøen, Saudasjøen, er gått bort 18.02.92, i ein alder av nær 86 år.



Eg besøkte han ofte etter at han vart pensjonist, og mens eg enno var i arbeid, men og ein del etter at eg sjøl vart pensjonist. Eg var på besøk hjå han tirsdag den 18. Han var då svært godt i lag, og prata om laust og fast, men då mest om vegvesenet. Eit par timar etter eg hadde tatt farvel, var han død. Dette var vemodig, men Gustav var lettleg i all sin ferd, og fort falt han i frå.

Gustav Bøen var frå Kjevik ved Kristiansand, og begynte tidleg med vegvirksomhet, og kom også til indre Ryfylke som kontraktør sammen med to brødre og dels faren. Dei hadde kontrakter både i Hylsfjorden i Sand, i Sauda, og i Vikedal. I Vikedal fann han ho som vart kona hans, Helene Bore, og dei busette seg på Sand.

Der fekk Gustav sjåfør og altnuligmannsjobb i vegvesenet i 1930. I 1938 vart riksvegvoaktarjobben i Saudaområdet ledig. Han fekk den, flytte dit, og vart buande i Saudasjøen resten av si tid.

Gustav hadde veg både som arbeid og hobby. Der vart mange forandringar denne tida på måten å drive vegvesenet på. Og han følgde med. Vart formann for området, og då det vart fleire oppsynsmenn i områdene, vart han ein i laget i Sand-området. Der vart han til han gjekk av for pensjonsalderen.

Bøen var ein dugande kar. Han kom godt frå alt han stelte med, og var sers godt likt av arbeidskameratar og foresette. Han var også ein god forteljar, og hadde mange gode historier frå sitt lange arbeidsliv. Historiene fekk særskilt god klang med hans blide sørlandsdialekt.

Gustav fekk mange gode pensjonsår også, og han var engasjert i mangt. Han var også formann i Vegvesenets pensjonistlag i område 2 i mange år. Men han vart ein del dårleg til beins dei siste åra, så han vart mindre med i laga.

Gustav vert sakna for oss alle som kjente han, og me vil lyse fred over minnet.

**Harald Gederø**

## Karsten D. Karlsen til minne

Karsten Karlsen, Bjerkreim er død, 54 år. Brått og helt uventet kom sørgebudskapet til oss.

Han var født i Sokndal, og flyttet til Bjerkreim i 1965.

Karsten hadde sin arbeidsdag i Statens vegvesen hvor han var ansatt i 33 år. I etaten hadde han forskjellige arbeidsoppgaver, som høvelfører, sjåfør, anlegg og vedlikeholdsarbeid. Mange turister har fått hilse på Karstens vennlige væremåte, når han stelte det fint for dem på etatens rasteplasser langs vegene.

Karsten hadde et godt humør, og var glad og spøkefull. Vi føler alle savnet av en god arbeidskollega. Han utførte i alle år sitt arbeid til det beste for trafikantene og etaten.

Våre tanker går til hans nærmeste familie, kone og to døtre som han satte så stor pris på. De sitter tilbake med savnet av en god ektemann og far, som gikk så altfor tidlig bort.



Vi ble alle minnet om livets forgjengelighet og om hvor viktig det er å være rede. Vi lyser fred over Karsten Karlsens minne.

**Kolleger**

## Mindre vegtrafikk

- Men auke i Rogaland

Trafikkmengden i Rogaland auka med 1,6 % i 1991, viser tala frå dei faste tellepunkta i fylket.

For landet totalt var det nedgang i trafikken på 1,2 %. Nedgangen i trafikkvolumet skriv seg særleg frå Austlandet, der reduksjonen er 2,0 %. Den prosentvise nedgangen er derimot størst i Trøndelag med 2,2 %

Einaste landsdelen med auke i trafikkvolumet er Vestlandet, med + 1,2 % i forhold til 1990.

# Ferjekaier - ein stad for kvile og rekreasjon

"Å vente på ferjesteder er vestlendingers skjebne. Ingen oppholdsteder har satt dypere spor i sjelen deres enn nettopp disse.

På en forblåst kai, der det finnes en pølsebod som er stengt, en telefonkiosk der ledningen er revet løs og et oppslag med ferjetider som viser sommer-ruter om vinteren (og omvendt), der formes livet deres."



*Arsvågen ferjelele - godt eksempel på ei triveleg og miljøvennleg ferjekai, der dei realsande bør kunne få kvile og rekreasjon.*

Det er forfatternen Gunnar Stålesen som i romanen "Falne engler" på denne måten gjev uttrykk for sine inntrykk av ei vestnorsk ferjekai.

**Tekst og foto: Harald Sel**

Rogaland har mange ferjekaier. Alt for mange kan ein hevda. Men med den geografien me har, er det ofte ikkje så lett å gjera noko med den sida av saka. Men me kan så absolutt gjera noko med den andre sida av saka: Nemleg å gjera ferjeleiene til trivelege og vennlege stader å opphalda seg på. Det er trist når turistar og andre skal sitja att med det inntrykket Gunnar Stålesen skildrar.

## Vegvesenet sitt ansvar

Det er Statens vegvesen som har ansvaret både for bygging og vedlikehald av ferjeleiene. Til nå har det vore lite faste reglar og retningsliner for korleis ei ferjekai skal utformast for å fungera som eit miljøskapande element.

Dei reglane som fins går på det tekniske. Utover dette er det omsynet til kor stor plass ein treng til oppstilling og ilandkjøring som ofte avgjer utforminga.

Rett nok er det tenkt på at folk som ventar kan ha trong for å gå på toalett. Ei anna sak er det korleis ein del av ferjetoalettet presenterer seg.

## Arsvågen

I dag er me nok i ferd med å tenkja annleis, når det gjeld bygging og vedlikehald av ferjekaier. Det nye ferjeleiet vårt i Arsvågen på Bokn er utforma med tanke på at det skal vera triveleg og ha eit miljøvennleg preg. I denne målsettinga har ein utvilsomt lukkast godt. Skal tru om det pr. i dag fins eit vakrere og meir miljøvennleg ferjeleie i Norge?

## "Miljøferjeleier"

Kva bør me gjera med ferjekaiene? Kva ønsker me å oppnå, og kva vil me ha att?

Me kan stilla oss tre spørsmål:

- Innbyr ferjekaiene våre til stans og avkopling?
- Brukar me plassane til informasjonsformidling?
- Gir ferjekaiene vegvesenet eit godt renommé?

Den dagen me kan svara ja på desse spørsmåla har me kome eit godt stykke på veg.

Sjøl om me etter kvart får fleire fine "miljøferjeleier", må me vel rekna med at også desse kan bli utsett for hærverk. Men her må me hugsa at : Rot avlar rot!

Satsar me på å gjera det triveleg på ferjeplassane, vil sjansane for hærverk bli mindre.

## VM på ski

Jan-Vidar Mattingsdal var einaste deltakaren frå Rogaland i Vegmesterskapet på ski, som blei arrangert ved Steinkjer i februar.

Jan-Vidar blei nr. 9 på 10 km, kl. 16-34 år med tida 37,33,0.

Av resultatata elles merkar me oss at Nidun Sandvik var nr. 4 på 5 km, kl. 16-34 med tida 25,07,0. Som kjent arbeidde Nidunn hos oss fram til våren 1991, då ho flytta over til Statens vegvesen Akershus.

## TILLITSVALGTES SPALTE

## Organisasjonsdebatten i LO

**Utvikling og utfordring**

Til tross for stigende medlemstall er Landsorganisasjonen i ferd med å tape i kampen om medlems-tilslutning blant de yrkesaktive. Landsorganisasjonen har som Arbeiderpartiet vært sikret god støtte i alle deler av folket gjennom de 105 år disse bevegelsene har eksistert. Dette beror klart på den målsetting som både LO og Ap har basert sin ideologi på. I en tid med ombygging, industrialisering og utvikling av det moderne Norge, har de fleste funnet trygghet og tilhørighet i arbeiderbevegelsen.

**Sin egen lykkes smed**

De senere års framgang for den sosiale og kulturelle velstand har gitt folk større selvstendighet og mindre respekt for fellesskapet. I denne tiden ser det ut til at arbeiderbevegelsen og LO ikke har vært i stand til å tilpasse seg de nye strømningene og behovene i samfunnet. Det må nå arbeides for å gjenvinne folks bevissthet for de sosiale verdiene som skapes av fagbevegelsen gjennom fellesskapet. Organisasjonen må også synliggjøre sine holdninger ved å ta klarere stilling i dagsaktuelle enkeltsaker og langsiktige målsettinger.

**LO's tap**

I løpet av ganske få år har LO tapt 10-talls prosent oppslutning blant de yrkesaktive. Dette til tross for at medlemsmassen har økt jevnt. Medlemsøkningen er i seg selv et positivt element, men kommer i et langt dårligere lys når man ser den kraftige vekst i konkurrerende organisasjoner. Da andelen av uorganiserte stort sett er konstant, må hovedoppgaven for LO bli å demme opp for tilstrømningene til konkurrerende forbund, og sørge for å bli et tilbud til de ca 45% uorganiserte.

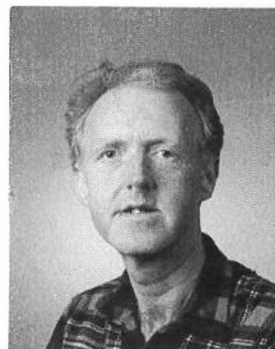
**Nye tilbud**

Det må også satses på å utvikle nye tilbud innen organisasjonen. Å utvide dagens forsikringsforhold til f.eks. å omfatte kollektive tilbud innen ulykkesforsikringer, livs og pensjonsforsikringer, og gjøre disse gjeldene også for familimedlemmer, kan være en ny veg å gå. Som i andre skandinaviske land, kan det også være et mål å overta administreringen av offentlige oppgaver, for på den måten å skape et bånd mellom organisasjonen og enkeltindividet.

**Andre organisasjoner**

Som en samfunnsbevisst organisasjon må vi også bli flinkere til å vurdere samarbeidet med andre hovedorganisasjoner og frittstående forbund. En langsiktig

strategi mot et mere forpliktende samarbeid, eller integrering av utenforstående organisasjoner i LO, kan også være en mulighet for å oppnå større innflytelse og bedre slagkraft.

**Faglig politisk samarbeid**

For å oppnå resultater ved verving av medlemmer må LO tilbys som det beste alternativ. Her har vi allerede et meget sterkt kort på hånden, idet det allerede finnes gode samarbeidslinjer til det politiske miljø og Arbeiderpartiet. Det må klargjøres for "hele verden" at dette er en styrke, og ikke en belastning, for fagbevegelsen og enkeltmennesket. Det er her nødvendig å bemerke at det ikke må legges størst vekt på den politiske delen, slik at den faglige beredskapen svekkes.

**Markedsføringen**

I kampen om medlemstilslutningen må LO bygge opp et veltrimmet markedsføringsapparat som arbeider for forbundets og gruppens særinteresser. Det må i organisasjonene skapes vilje til raskt og effektivt å løse argumenter og problemer. I denne kampen har vi svært mye å vinne, det nytter ikke ensidig å samles bak faner og flagg med velbrukte og veltrimmede slagord og kampsanger.

Men gjennom å synliggjøre våre resultater, enten de er store og viktige eller små, men kanskje populære, kan vi vise alle at vi skaper nye normer og verdier til beste for samfunnet og enkeltmennesket. Med fare for å bli en trendy og jappete organisasjon må vi som alle andre som har et budskap å formidle innse at markedsføring og nye arbeidsprinsipper er viktig om gevinst skal oppnås.

Om nødvendig må vi ta hele vår organisasjonsstruktur opp til revisjon for å gjøre bevegelsen lettere og raskere i sitt daglige arbeid, slik at avstanden fra idé til handling bedre synliggjøres for medlemmene.

Det må alltid være Landsorganisasjonens mål å bevare sin innflytelse på samfunnsutviklingen ved å være landets største interesseorganisasjon i arbeidslivet.

**Kjell Einar Tronstad**  
Hovedtillitsmann NAF

C RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



**God påske!**



**RYGJAVEGEN**